

La ville, ça marche ?..

Le marcheur urbain face aux acteurs de la ville

Réflexions du groupe RBR-T du Plan Bâtiment Durable, travail piloté par
Bernard Roth, Pauline Detavernier et Sarah Wertheimer

Version finale

Octobre 2022

*Le groupe RBR-T est le groupe de travail prospectif du Plan Bâtiment Durable.
L'objectif des notes qu'il publie est de faire émerger des visions partagées
facilitant des actions collectives entre acteurs.*

Cette note s'adresse aux acteurs et chercheurs de l'industrie immobilière. Elle complète et s'articule avec les notes « mobilité et immobilier de déc 2021 » et « design économique de fév 2022 » dans une recherche de nouvelles valorisations du bâtiment et de la ville. Elle a bien évidemment vocation à recueillir des avis nuancés qui viendront autant la compléter que lui porter contradiction. Sa diffusion appelle vos remarques et nous serons heureux de les recueillir et de travailler à les intégrer dans une version finale.

L'ensemble des travaux du groupe RBR-T sont disponibles en ligne :
<http://www.planbatimentdurable.fr/reflexion-batiment-responsable-territoires-r231.html>

Synthèse de la note :

Quelles pistes pour :

- **Développer la marchabilité des villes ?**
- **Cultiver la relation vertueuse marche/espaces urbains /chronotopie de la ville ?**
- **Interpeller les commandes publique et privée sur la fabrication des trajets urbains ?**

Trois angles :

1/ La commande publique et la ville des proximités

- 1.1 Ville du 1/4h ou la ville des trajets ?
- 1.2 L'équipement du sol urbain, une interface public/privé
- 1.3 Occupation du trottoir, un actif rare suroccupé ...
- 1.4 Des services numériques à l'œuvre
- 1.5 Une approche par la chronotopie

2/ Le marcheur dans des espaces habités par le temps

- 2.1 Marchabilité, le retour...
- 2.2 Mobilité et marche habilitée ?
- 2.3 Tout au long des façades....

3/ La marche, les déplacements et les acteurs de la ville

- 3.1 collectivités territoriales et documents d'urbanisme
- 3.2 opérateurs et études de marché.
- 3.3 détenteurs et « socle » des projets immobiliers.

Conclusion

Pour aller plus loin : une observation, quatre recommandations...

Annexes

Marcher en ville, un art ancestral

Chasseur, pêcheur, cueilleur : l'Homo Sapiens marche depuis plus de 200.000 ans.

Mais comme mentionné par Thierry Paquot¹, la figure du piéton est relativement nouvelle dans notre environnement urbain, aidée dans son ascension par le corps médical qui conseille la marche pour se maintenir en santé : elle ouvrirait l'appétit, puis plus tard aiderait à digérer.

C'est au XVIII^e siècle, avec l'apparition des jardins publics et boulevards plantés, que marcher devient une activité à part entière et n'est plus synonyme d'obligation rébarbative réservée aux plus démunis, aux « *va-nu-pieds* ».

La marche devient alors promenade, activité récréative de déambulation et de contemplation, qui va jusqu'à être portée au rang d'art : il suffit pour s'en convaincre de lire l'*Art de se promener*, petit traité de la marche publié pour la première fois en 1802. Pour son auteur Karl Gottlob Schelle, l'exercice de la promenade consiste à élever un phénomène physique, la marche, au rang d'un processus intellectuel.

Ainsi naît la posture du flâneur, intellectuel qui se promène pour son plaisir et contemple la ville, comme dépeinte par Louis Huart en 1841. Pour Honoré de Balzac : « *Flâner est une science, c'est la gastronomie de l'œil* »². Du promeneur romantique de Baudelaire ou de Louis-Sébastien Mercier au flâneur parisien de Benjamin et d'Huart, la figure du marcheur fait ainsi l'objet d'un imaginaire dense, à la genèse du marcheur urbain contemporain.

A partir de la fin du XIX^e siècle, la vapeur, puis l'électricité et l'essence développent de nouvelles locomotions mécaniques, bouleversant progressivement et radicalement ses déplacements urbains et entre les villes. Le marcheur endosse de nouveau l'image d'un être désuet, sa faible efficacité le rendant peu compétitif dans un monde courant désormais après le temps³. La suprématie de la marche a fini par se perdre avec la société *fordiste*, centrée sur le déplacement automobile, alors symbole de liberté individuelle, familiale, parfois professionnelle, et si l'on ose dire véhicule de l'étalement urbain et péri-urbain. Sa promesse de gain de temps n'a pas été tenue, au profit d'un allongement sensible des distances désormais accessibles, c'est-à-dire de l'étalement urbain.

A la faveur d'un engouement renouvelé dans nos sociétés occidentales pour les modes dits « doux » ou « actifs » le marcheur urbain préoccupe aujourd'hui de nouveau les acteurs de la ville. Cellule-souche de la mobilité, car constituante de la quasi-totalité de nos déplacements - même motorisés, la marche joue un rôle central dans le défi d'une mobilité soutenable. Par ailleurs, la marche se fait dorénavant symbole d'une qualité de vie urbaine, au même titre que la possibilité de cheminer à vélo aisément.

On parle alors de « *marchabilité* » pour mesurer le potentiel piétonnier d'un quartier. La marche fait à nouveau partie du discours sur la ville depuis les années 2000.

En Ile-de-France, 39 % des déplacements quotidiens sont effectués à pied, ce qui en fait l'agglomération « la plus marchée de France », selon une recherche menée par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) en 2016. A Paris, le pourcentage atteint même 52 %.

Au regard de cette brève histoire de la marche en ville, cette note se propose d'ouvrir quelques pistes de réflexion pour développer la marchabilité des villes ; cultiver la relation vertueuse qui semble lier marche, espaces urbains et chronotopie de la ville ; enfin, interpeller la commande publique et privée sur la fabrication des trajets urbains. Il s'agit en outre de renforcer une approche globale du bilan environnemental intégrant le poids carbone du bâtiment et des mobilités en s'intéressant autant aux différents profils sociologiques des usagers qu'aux systèmes techniques.

¹ **Thierry Paquot**, intervention au RBR-T du 18.11.21

² **Honoré de Balzac**, *Physiologie du mariage*. 1829.

³ Cf. **Jean Gehl** urbaniste danois (Global Award for Sustainable Architecture 2015) et son travail sur la production de méthodes et outils pratiques pour rendre la ville aux piétons et notamment Strøget à Copenhague, transformée dès 1962 en rue piétonne commerçante.

1/ La commande publique et la ville des proximités.

1.1 Ville du 1/4h ou ville des trajets ?

De nombreux penseurs de la ville invitent aujourd'hui, avec notamment **Carlos Moreno**, à repenser une vision de la marche par cercles d'accessibilités concentriques, pensés en distances-temps de 5, 10 ou 15 minutes. Le concept est facilement communicable, mais est-il en prise avec la réalité des usages et des parcours ?

Jacques Lévy distingue dans ses travaux la vitesse nominale, qu'il appelle *vélocité*, de la vitesse contextuelle. Celle-ci va pour lui au-delà du calcul d'un trajet d'un point A à un point B en un temps donné. Il s'agit au contraire de prendre en compte la capacité d'atteindre, dans ce même temps, une quantité plus ou moins grande de réalités sociales. Et en termes de vitesse contextuelle, la marche est championne ! Jacques Lévy propose donc de raisonner plutôt en termes de cercles d'accessibilité à partir d'un point et non à partir de vecteurs reliant A à B.

A cet urbanisme des cercles d'accessibilité, **David Mangin** préfère un « *urbanisme des itinéraires* », c'est-à-dire préférant les cheminements confortables et utiles (et auquel cas l'on peut bien marcher plus longtemps qu'un quart d'heure).

Thierry Paquot définit en effet le piéton comme un être complexe, qui jouit d'une liberté de choix totale : s'il préfère les viennoiseries d'une boulangerie située à 25 minutes à pied de chez lui, il acceptera ce surplus de marche, au détriment de celle qui ne lui plaît pas ; (d'où sa promotion du « commerce de *familiarité* » plutôt que du simple « commerce de *proximité* »).

Dans la ville des familiarités qui en résulte, cet urbanisme de l'itinéraire, remplace alors les cercles concentriques rigides par une patatoïde complexe, adaptée à la fois :

- au site, à sa marchabilité, à ses aménités, à ses points d'intérêt...
- au citoyen en fonction de sa sensibilité, voire de son humeur du jour...

L'accessibilité ne peut pas être la seule lecture spatiale par laquelle on aménage la ville qui se pratique à pied et doit respecter le « *cas par cas, le sur mesure, le faire avec* »

1.2 L'équipement du sol urbain : une interface public/privé

La préoccupation des infrastructures de la marche en ville se développe à partir du XIX^e siècle. Nous pensons par exemple à l'ingéniosité d'**Ildefonso Cerdà** et le maillage fin de la trame urbaine qui étend la vieille Barcelone par sa grille modulaire et hiérarchisée (1859).

Promenons-nous dans la rue, l'avenue ou le boulevard (du néerlandais *bolwerc*, « ouvrage de planches », désignant d'abord le rempart, puis le terre-plein du rempart). Nous rencontrons notamment :

Le Mobilier urbain

C'est le Préfet Haussmann qui confiera à l'architecte **Gabriel Davioud** le soin de concevoir et produire en série les mobiliers urbains parisiens : kiosques, vespasiennes, colonnes Morris, bancs, lampadaires, grilles d'arbres, qui caractérisent aujourd'hui la beauté de Paris⁴. Ce mobilier prend place sur une ligne en léger retrait de la bordure du trottoir, qu'il partage avec les arbres. Un espace suffisant est ainsi laissé du côté des immeubles afin de matérialiser une séparation d'usages entre les véhicules et les piétons.

L'éclairage public

Pour lutter contre l'insécurité, les porteurs de flambeaux sous Louis XIV laissent place aux lampadaires à huile au XVIII^e siècle, puis au gaz dès le début du XIX^e siècle (à Paris : place du Carrousel, puis rue de Rivoli). Au XX^e siècle, l'éclairage public s'uniformise grâce à l'électricité, et permet notamment la mise en valeur des passages où se généralisent les premières vitrines commerciales⁵.

Les aménités

Pensées comme haltes au promeneur, le mobilier urbain et son éclairage public se complètent de programmes destinés à répondre aux besoins du marcheur en promenade. Citons ainsi le café-glacier le Procope, le premier à Paris ouvrant en 1689. Mais aussi et bien sûr les toilettes publiques ou privées, connues depuis l'Antiquité de l'empereur Vespasien jusque leur revisite à Paris vers 1840 par la volonté du Préfet **Rambuteau**, ou par l'Architecte René Dardel à Lyon.

Le trottoir

Assurant une accessibilité physique et cognitive pour tous, il s'est généralisé progressivement à Paris depuis la rue de l'Odéon à partir de 1781 (peu après Londres (1762), au grand dam des décrotteurs de vêtements) comme "outil" indispensable à la naissance du marcheur urbain. Il voit apparaître et disparaître depuis un grand nombre d'usages, voire de métiers, marqueurs des mœurs de leur époque : l'allumeur de réverbères, la marchande de soupe, le chiffonnier, le rétameur, la matelassière, le tondeur de chien, le marchand d'herbes, la porteuse de pains...)

⁴ Collectif, *La beauté d'une ville, controverses esthétiques et transition écologique à Paris*, pavillon de l'Arsenal, mai 2021.

⁵ Thierry Paquot, *intervention au RBR-T du 18.11.*

Simple dépendance de la chaussée qui n’existait pas juridiquement avant 2010, le trottoir conserve une définition encore très fragile, à tel point que l’association *60 Millions de piétons* a récemment demandé sa *sanctuarisation juridique*. C’est aujourd’hui l’interface entre la rue et la façade des bâtiments, le privé et le public, entre l’ensemble des acteurs de la ville... et ce sur un linéaire physiquement limité.

1.3. Occupation du trottoir, un actif rare sur-occupé

Cet espace du trottoir mérite donc que l’on s’y attarde quelques instants.

C’est en effet, comme nous le rappelle **Isabelle Baraud Serfaty**⁶, un espace à très forte résilience, où s’est toujours rejouée une bataille pour gagner cet espace de *l’entre deux* : extensions, devantures, terrasses plus ou moins pérennes...

L’auteure observe aujourd’hui une forme de paroxysme, où s’opère une forte intensification des occupations du trottoir : quantitativement limité, cet espace constitue un gisement de valeur pour les opérateurs (logistique du dernier mètre, micro-mobilité...), pour les municipalités, pour les riverains. Au milieu de cette intensification, le piéton se retrouve de plus en plus impensé sur cet espace initialement prévu pour lui et dont l’encombrement s’accroît à son détriment.

Le trottoir est souvent défini par défaut : il est ce qui reste quand on a déduit de l’espace public entre les deux bords de la rue les espaces de circulation et de stationnement. Les protections qui y sont implantées pour limiter le mésusage par les véhicules se fait par ailleurs à son détriment, en rendant les déplacements plus difficiles, voire dangereux pour certains usagers (potelets, bordures diverses...). Le trottoir ne devrait pas être perçu que par sa surface. L’occupation doit s’entendre aussi à travers la dimension verticale, l’encombrement des réseaux souterrains pose aussi des questions quant à l’occupation de surface.

Pour autant, ce même trottoir semble également être un *espace-temps* où se joue un business de la captation de l’attention du marcheur. Par le mobilier urbain et sa publicité inhérente (souvent orientée à destination des utilisateurs de véhicules sur la chaussée adjacente), par les vitrines qui rivalisent d’originalité pour augmenter leur *stop-ratio*... se développe sur le trottoir une certaine forme d’économie dont le marcheur est le cœur de cible.

Certaines questions émergent alors :

- Quel est le pouvoir réel de disruption du trottoir contemporain ?
- Quel mode de gestion pour le trottoir de demain (va-t-on vers une *mise en concession* de ses mètres carrés de l’entre deux, comme pour les réseaux en sous-sol, ou les kiosques à journaux ?)
- Quels seront les opérateurs du rez-de-ville de demain ? (par ex : des *foncières solidaires* pour ces socles durables et non-marchands ?)

1.4 Des services numériques à l’œuvre :

Ces questions se font d’autant plus prégnantes qu’à l’enjeu spatio-temporel d’un trottoir déjà sous contrainte, vient s’ajouter une couche informationnelle. L’accès à l’information sur cet espace public⁷ dédouble alors cet espace physique d’un espace virtuel porteur et récepteur d’informations

Les applications telles que *Google Maps* génèrent une certaine lecture de la ville pour l’usager, par l’information choisie qu’elles mettent en avant.

Par le biais de ces applications numériques, un appariement s’opère, de manière de plus en plus précise, entre un besoin et une offre en temps réel : mobilité, commerces, repérage, tourisme... au profit d’une multimodalité décuplée (il suffit pour s’en convaincre d’ouvrir l’application City Mapper).

Cette couche informationnelle complémentaire enrichit la compréhension de ce qui se gère *dans* et *par* cet espace, des usages réels du trottoir et de l’espace *marchable* urbain.

1.5 Une approche par la chronotopie

L’urbanisme d’itinéraires, la programmation des espaces urbains traversés à pied, les rythmes d’occupation du trottoir et leur augmentation numérique, constituent autant de réflexions propres à alimenter une approche dite « chronotopique » des espaces conçus.

Celle-ci (qui combine le temps - *chronos* - et le lieu - *topos* -) est développée depuis les années 1990, et la multiplication des travaux sur la relation entre *espace bâti* et *rythme de vie*. Elle est issue des travaux de Gaston Bachelard (sur la « topo-analyse » et la « rythmanalyse ») et d’Henri Lefebvre (sur la « rythmanalyse » et la « production de l’espace »).

Thierry Paquot la définit ainsi :

« Il s’agit d’observer la vie d’un lieu sur vingt-quatre heures, en distinguant le jour de la nuit, les jours de la semaine (car un lundi n’est pas un mercredi qui n’est pas un dimanche, etc.) et les saisons (deux ici, quatre là, six et huit

⁶ Isabelle Baraud-Serfaty Interview au RBRT du 2 décembre 2021 /

⁷ Isabelle Baraud-Serfaty, *Gouverner le trottoir* dans Esprit 2021/10 (N° 478) 1

ailleurs). Ces observations (photographiées, cartographiées, consignées, analysées, décrites, fictionnées...) vont nourrir les praticiens (architectes, designers, concepteurs-lumière, paysagistes, écologues, artistes...) mobilisés pour projeter et réaliser un ménagement urbain, élaborer une certaine configuration, choisir des revêtements ad hoc, planter les « bonnes » espèces végétales, concevoir le mobilier urbain le mieux adapté aux situations et aux passants (petits et grands), décider de son éclairage, faciliter sa mutation et ses éventuels réemplois.⁸ »

2/ Marcher dans des espaces habités par le temps

La marche est le ciment de la ville : elle reste le moyen unique de déplacement pour ceux qui n'ont pas d'autres choix ; elle fait la transition entre les différents modes de transport, *a fortiori* quand ils sont rapides et lourds. Par essence, une ville apaisée donne plus de place à l'humain sur ses deux pieds. La marche peut très bien cohabiter sur la même voie avec d'autres modes de déplacement, dès lors que ceux-ci circulent à une vitesse lente. Tout ceci ne signifie pas qu'il faut prôner des rues piétonnes à tout prix, mais plutôt chercher à injecter de la marche le plus possible et dès qu'on le peut. Il s'agit d'en refaire un réflexe naturel, sur des itinéraires ponctués d'aménités telles que des *stations de mobilité urbaine*, évoquées par Sonia Lavadinho⁹, en référence à une « *station service du piéton* » : WC, restauration super rapide, aire de jeux pour enfants...

2.1. Marchabilité, le retour

La marche, ça sert aussi :

A la santé préventive :

Le retour en force de la marche dans les plans urbains et dans les plans nationaux de santé publique confirme une approche hygiéniste de la marche : faciliter la marche en ville, c'est encourager le mouvement et donc réduire l'obésité et les pathologies associées au manque d'activité physique. Cette capacité de mouvement conditionne les calculs de l'espérance de vie en bonne santé. Les effets bénéfiques portent aussi sur la santé mentale, ce que des études récentes commencent à documenter¹⁰

A la sociabilité :

La facilité à traverser une rue encourage une meilleure connaissance de ses voisins, accroît la consommation, la possibilité pour les personnes âgées de sortir de chez elles, etc. Le développement des zones de rencontre, ces zones apaisées où tous les modes se mélangent et où les piétons ont la priorité, déclenche immédiatement la reprise des sociabilités.

A « marcher plus pour gagner plus » :

Qu'on se le dise, la marche est bonne pour le commerce ! Dans l'étude « *commerces et zones à priorité piétonne, anticiper les effets possibles* », le bureau Archi'urba, missionné par le Certu (*Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques*), démontre que piétons et cyclistes sont de meilleurs clients que les automobilistes. La grande distribution multiplie les magasins de petites et moyennes surfaces, réinvestit le centre des villes et les quartiers.

Si pendant les décennies du tout-voiture, les pratiques d'achat étaient principalement tournées vers les centres commerciaux périphériques, le vieil adage « no parking, no business » n'est aujourd'hui plus, la présence de ces supérettes redonne parfois vie à certains pôles de commerce de proximité et la vie de quartier peut ainsi se réorganiser et redonner le goût de marcher.

Qu'est-ce que la marchabilité ?

Qualifier la marche en ville de manière objective passe aujourd'hui (et ce depuis les années 2000 aux Etats-Unis) par des études dites de *marchabilité*, mobilisées par les politiques publiques d'aménagement des territoires. Traduction du terme anglais « *walkability* », ce potentiel piétonnier désigne « *la capacité d'un milieu à faciliter les déplacements utilitaires à pied et à vélo* ».

Un certain nombre de facteurs, à la fois quantitatifs et qualitatifs, sont alors observés et notés en fonction de leur propension à faciliter ou au contraire entraver la pratique de la marche. Le barème le plus utilisé à l'échelle mondiale est l'*Irvine Minnesota Inventory*, qui compte 174 indicateurs répartis en quatre thématiques : l'attractivité, l'accessibilité, la sécurité de l'infrastructure routière et la sécurité liée aux incivilités.

Ces études, ensuite adaptées au territoire français, sont majoritairement utilisées pour améliorer la santé des urbains, comme le stipule la DRIEA dans son étude menée en 2018 et vouée à quantifier le lien entre l'aménagement du territoire, la pratique de la marche en tant que transport et la santé des habitants d'Ile-de-France ; les indicateurs ainsi produits sont utilisés comme un outil d'aide à la décision des municipalités pour l'aménagement de leur territoire.

⁸ Thierry Paquot. « La Chonotopie », *Topophile*, 23 mars 2021, <https://topophile.net/savoir/la-chronotopie/>

⁹ Sonia Lavadinho Interview au RBRT du 13 janvier 2022

¹⁰ <https://theconversation.com/pourquoi-lexercice-physique-empêche-le-cerveau-de-retrecir-182472>

Ces études se doivent d'être enrichies d'une connaissance toujours plus fine des *manières de marcher* en fonction des contextes spatio-temporels, sociologiques et anthropologiques.

La marche considérée par l'aménageur comme un simple mode de déplacement ou pratiquée comme une sorte d'hygiène quotidienne à des fins de santé ignore l'expérience singulière qu'elle constitue pour celui ou celle qui s'y adonne (on pourrait d'ailleurs en dire autant de tous les autres modes de déplacement). L'opérateur ignore également la diversité des figures du marcheur en ville : Randonner, relier, jogger, acheter, flâner, visiter, se montrer, défilier, manifester... Le marcheur est un être situé socialement, riche ou pauvre, homme ou femme, jeune ou âgé, vieillard ou enfant, handicapé. Ces différenciations sociales ne sont pas sans incidence sur les conditions même de la marche.

La diversité sociale dans lesquelles s'inscrit la marche : à deux, « en amoureux », en bande, ou accompagné d'un parent ou d'un ami, en groupe ou en famille, mais aussi avec un animal et de plus en plus en conversant par portable ou SMS interposé¹¹.

En tant qu'expérience sensorielle, le développement de la marche urbaine suppose que l'on prête attention à son cadre, au moins dans deux dimensions :

- la qualité de l'environnement physique et du paysage urbain dans lequel le marcheur se déplace, qu'il soit minéral ou non bâti ;
- celle des « *ambiances urbaines* », sonores, odorantes ou lumineuses dans lesquelles s'effectue la marche et qui fait de celle-ci une expérience agréable ou désagréable.

Sonia Lavadinho développe dans sa thèse le concept de *cabotage urbain*, une stratégie permettant aux marcheurs de naviguer de proche en proche en s'appuyant sur des « prises ». La marche n'est pas une activité linéaire mais une succession de mouvements qui incorporent « chemin faisant » des activités autres que le simple fait de marcher »¹².

Le sociologue et anthropologue **David Le Breton**¹³ montre que cet art du déplacement ouvre à une réinvention de soi et qualifie la marche de « *relation affective* » à la ville. Permise par le point de vue qu'il adopte – celui d'aborder la marche d'abord comme une expérience charnelle – cette caractérisation le conduit à rendre compte de l'emprise des lieux sur le rythme du pas, la posture du piéton et son choix de parcours. Elle est, dans tous les cas, une activité qui sollicite la sensorialité du piéton en même temps qu'elle se nourrit des modalités sensibles de l'espace urbain. La ville « magnétise » le pas, l'attire ou le rejette vers des zones plus ou moins attractives (les « zones d'ombre du marcheur »), en fonction de l'humeur ou de l'intuition du piéton....

Pour les décideurs et les concepteurs, l'enjeu est donc de rythmer les trajets (Proximité, ralentissement, nature...) de manière plus rapprochée, en alternant les typologies de prises (attracteurs, souffles...), permettant de rendre plus *marchable* la totalité du trajet.

Le cheminement n'est pas que parcours, il est aussi contexte, ambiance, temporalité, ressenti.

Quelques constats et enjeux

Les recommandations de l'OMS chiffrent à plus ou moins 10 000 pas par jour notre besoin de marche quotidien, soit un peu moins de 8km. Comment favoriser l'atteinte de cet objectif alors que la pratique moyenne observée se situe plutôt aux alentours de 2km/jour ?

Pour Sonia Lavadinho, l'enjeu principal réside dans l'augmentation de l'acceptabilité à marcher dans un endroit différent du quotidien, alors même que l'on observe déjà un relatif refus à la marche quotidienne dans les périphéries notamment.

Deux mythes erronés :

- Le temps de marche acceptable par trajet serait de 15min (soit 1km). Cette distance/temps correspond en réalité au rayon d'influence d'un bâtiment dans son environnement immédiat. Sonia Lavadinho préconise, pour lutter contre le désamour des bâtiments neufs, qu'ils deviennent des « phares » c'est-à-dire des pôles « serviciels »/ « expérientiels » pour leur environnement immédiat. Mais la réelle échelle de marche acceptable reste la métrique historique (1h soit 5km) à condition que certains critères soient réunis (développés ci-dessous).
- Seuls les « beaux espaces » seraient marchables. Le *moche* peut l'être aussi. C'est tout particulièrement là qu'il faut développer des trajets urbains ou péri-urbains de qualité. Les études démontrent que l'effet de surprise et les changements de rythme sont aussi recherchés que les beaux paysages : « *Mais voici que, pas à pas, les traces configurées au*

¹¹ Marie-Christine Jaillet. *Réaménager la ville pour y faire place à la marche "ordinaire"*. Sciences de la Société, Presses universitaires du Midi, 2016 et <http://journals.openedition.org/sds/4133> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/sds.4133>

¹² LAVADINHO Sonia, *Le renouveau de la marche urbaine. Terrains, acteurs et politiques*, Lyon, ENS Lettres et sciences humaines, 2011.

¹³ David Le Breton, *Marcher la vie. Un art tranquille du bonheur* (Métailié)

gré des préoccupations ordinaires mettent la ville en état de décomposition et sapent les fondements de la représentation qu'on en donne habituellement. »¹⁴

2.2. Mobilité et marche habilitée

Florilège des principales recommandations contemporaines :

La marche comme cellule souche de l'intermodalité

- Privilégier la multimodalité.
L'action « *Tub and Walk* » de *Transport for London* fait prendre conscience à ses usagers qu'il est plus facile, plus rapide, plus agréable de marcher que de prendre le métro pour quelques stations.
- **La localisation des transports en commun** à proximité du lieu d'habitation ou du travail est un incitatif à la marche. Les personnes utilisant les transports collectifs pour se rendre au travail marchent (lors des rabattements, correspondances et diffusions) finalement autant que ceux qui s'y rendent à pied !

La marche et les cheminements supports de la marche

- **Favoriser la connectivité et la perméabilité** des voies. Ce sont les premiers déterminants de la marchabilité d'un territoire urbain. Une trame viaire dense permet aux piétons de limiter les détours et leur offre plusieurs itinéraires. Les rues permettant des trajets directs, sûrs et agréables sont plus attractives et fréquentées par les piétons.
- Améliorer les aménagements des espaces publics. Souvent trop étroits pour permettre le déplacement de groupes et non d'individus, avec un réseau viaire inefficace (comparé aux rocade réservées aux voitures).
- Gommer les obstacles, résorber les coupures en créant de nouveaux ponts, passerelles, ascenseurs et rampes pour faciliter l'accès aux personnes âgées et/ou en situation de handicap, ainsi que les jeunes enfants (poussettes, landaus...).
- Ouvrir à l'usage public des espaces et bâtiments privés. Exemples : le nouveau siège de BNPP Real Estate, *Metal 57* à Boulogne-Billancourt, *Morland mixité capitale* à Paris qui modifie la notion même d'une place publique. *Beaupassage*, centre commercial à ciel ouvert dans le 7^e arrondissement de Paris, et *La Défense* où le sauvetage de la valeur des actifs immobiliers (50 milliards €) dépend largement de la requalification des espaces publics¹⁰
- *Travailler sur le confort et la sécurité des traversées, aménager les carrefours.*
- Valoriser les grandes trames vertes et bleues

La marche et la programmation urbaine

- **Augmenter la compacité** d'une zone urbaine. Les îlots urbains d'une longueur optimale comprise entre 60 et 120m, ainsi que des rues quadrillées à intervalle régulier, assurent une meilleure porosité du tissu bâti et favorisent ainsi les déplacements en modes actifs.
- L'incitation à la marche dépend fortement de **la densité d'habitations et de la mixité de l'occupation des sols**. La coprésence de services et d'équipements permet à la fois de répondre aux différents besoins du marcheur tels que s'arrêter, boire et manger et lui offre des points d'intérêt et de repère dans l'espace.
- Prévoir des services avec des équipements de base offrant régulièrement l'accès à des modes de transports plus rapides, des WC, des points de restauration/boisson, des espaces de jeux pour les enfants ;
- Assurer des rythmes, avec des variations de paysages naturels, résidentiels, activités. L'échelle de variation est celle du bloc du centre-ville européen (100m) plutôt que celle du bloc en périphérie ou dans les villes américaines et asiatiques (200m).
- *Ponctuer la rue d'espaces de repos et d'abri, bancs, jardins de poche, afin de promouvoir la rencontre, le lien social, mais également la pause au bénéfice de publics à mobilité réduite*
- Assurer l'animation, c'est-à-dire favoriser une présence humaine et de la sociabilité à tous les moments de la journée.
- Travailler **les interfaces entre le bâtiment et la rue**, entre le site et le quartier, pour s'assurer qu'elles soient favorables aux piétons. De ce point de vue, l'animation commerciale a bien évidemment un rôle primordial à jouer.

2.3. Tout au long des façades...

Ce travail de l'interface entre la zone de marche (le trottoir) et le rez-de-ville (sa programmation, sa porosité, son animation, son attractivité...) nous semble particulièrement fécond dans notre ambition d'interpeller la commande publique et privée sur *la fabrication des trajets urbains*.

¹⁴ Jean-François Augoyard, *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Paris, Ed. du Seuil.

L'agence Bfluid relève à ce propos 6 types de façades¹⁵ : (1) active suscitant la flânerie, la rencontre et le séjour ; (2) active suscitant des entrées/sorties et des flux rapides ; (3) active attirant le regard, créant un effet d'intrigue et suscitant des latéralisations ; (4) neutre ; (5) ennuyeuse ; (6) repoussante

Quelques leviers pour agir et améliorer cette interface marche / rez-de-ville :

- Le paysage.
Le « *Droit à l'incertitude* » du paysagiste Gilles Clément (On laisse une place à la nature et à ses évolutions, loin du jardin romantique ou à la française) :
Parc André Citroën (1992), jardins de l'Arche sur le site de la Défense à Paris (1998), Parc Matisse à Lille (1995-2001), aménagement paysager du musée du Quai Branly à Paris (2006).
- La trace et la métrique piétonne.
Révéler le paysage culturel d'un territoire à l'échelle du piéton permet à la fois de créer un certain nombre de repères, de prises, d'ancrages, mais également de donner à l'espace public une métrique piétonne (c'est-à-dire utile et compréhensible pour le piéton) bien au-delà du simple traitement du sol. Ces leviers répondent tous deux aux compétences mises en œuvre par le piéton pour se repérer dans son environnement de marche : ils constituent des ressources. Les travaux du collectif « La folie kilomètre », à la croisée entre pratique artistique et conception d'espaces publics vont en ce sens. Mentionnons notamment leur atelier *10215 mètres*, qui questionne les mesures de la ville et la représentation de ses échelles pour l'usager : « *De quelle mesure puis-je mesurer ma ville démesurée ?* »¹⁶.
- Le second œuvre. Nicolas Soulier dans « *Reconquérir les rues* »¹⁷ insiste sur l'importance des interventions de second œuvre sur les façades pour créer des environnements appropriés par les habitants et favorables à la marche
- L'éclairage public urbain apparaît comme l'un des enjeux et leviers premiers. Il a un rôle à jouer à la fois sur l'activation des façades¹⁸, mais également l'encouragement des pratiques de marche¹⁹, notamment nocturnes²⁰ (lisibilité, sécurité).
Dans sa thèse de doctorat, Sophie Mosser²¹ relève les limites et les paradigmes du confort visuel et des besoins urbains vis-à-vis de l'éclairage. Il s'agit en effet également d'une question de confort, qui s'avère d'autant plus nécessaire lorsque la nuit s'étire longuement et recouvre les heures de pointe des déplacements piétons.
- L'art urbain, dans son intégration au projet urbain, permet d'articuler les problématiques urbaines et culturelles à celles du développement durable (voir démarche HQAC, Haute Qualité Artistique et Culturelle²²).
Il implique artistes, élus et acteurs de l'aménagement dans une approche culturelle de la transformation urbaine : création de parcours tramway (parcours d'art contemporain liés à la construction de nouvelles lignes de tramway). Strasbourg lance le mouvement en 1994, suivie par Bordeaux, Mulhouse, Paris, Nice, Ile de Nantes, Lille, Glasgow, Genève, Londres, Bruxelles... Citons également l'intégration d'art en gare (SNCF Gares & Connexions, RATP...) et plus récemment le lien tissé entre l'art et les gares du Grand Paris ; mais également les actions lancées dans le cadre des nuits blanches.

Exemple à la croisée de ces notions d'éclairage, d'art urbain, d'animation et de métrique : le projet du « *tube* » de la Croix-Rousse à Lyon, tunnel d'évacuation piétonne long de 1,7km et large de 10m. Véritable alternative à la voie automobile adjacente, cette grande traversée comprenant une piste cyclable, une voie piétonne et une ligne de bus en site propre a été rendue plus agréable par la création de fresques lumineuses qui jalonnent le parcours.

¹⁵ Cf. **Annexe 1** ci-dessous

¹⁶ **La Folie Kilomètre** - 10215 Mètres (lafoliekilometre.org)

¹⁷ <https://www.editions-ulmer.fr/editions-ulmer/reconquerir-les-rues-exemples-a-travers-le-monde-et-pistes-d-actions-303-cl.htm>

¹⁸ **bfluid** L'activation des façades par l'éclairage public | (wordpress.com)

¹⁹ Fiche n° 07 - Éclairage des espaces publics pour les piétons (cerema.fr)

²⁰ **Luc Gwiazdzinski**, La nuit dernière frontière de la ville, Editions de l'Aube, 2005

²¹ **Sophie Mosser** Eclairage urbain : enjeux et instruments d'action /, 2003 [thèse]

²² http://polau.org/wp-content/uploads/2017/11/etude_hqac_polau.pdf

3/ La marche, les déplacements et les acteurs de la ville

Pour les acteurs de la ville, « ...pas une ville aujourd'hui ne penserait présenter son futur sans projeter la marche au sein de l'ensemble des mobilités... »²³

3.1 Collectivités territoriales et documents d'urbanisme

Les documents de planifications et d'urbanisme ont pour objectif de développer, d'organiser et d'aménager les territoires de façon durable (Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), PLU et PLUi, Plan de mobilité (qui permet de programmer les actions en matière de déplacements en cohérence avec l'aménagement du territoire), plan de mobilité simplifié introduit par la loi d'orientation des mobilités en remplacement du plan de mobilité rurale, plan de Mobilité Employeur, plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics). Ils tendent à développer, à différentes échelles et encore insuffisamment, les principaux axes suivants²⁴ :

- La marche comme mode durable, pivot de la mobilité multimodale : intermodalité, multi-modalités d'effeuillage, rôle du temps, portable,
- La place du piéton dans l'espace public : son ancrage et son efficacité (contraire à l'image du flâneur)
- Traverser la ville : l'importance des coupures aux agrafes urbaines et des « *gros cailloux* » urbains
- Traverser la rue
- Marcher la nuit

3.2 Opérateurs et études de marché.

A la lisière de la ville et du bâtiment, figure son « *socle* »

Peut-on programmer, comme parfois, une mise en scène architecturale de son escalier (au moins pour le premier niveau, puis un parcours désirable au-dessus éclairé à la lumière naturelle) , l'ascenseur réduisant sa fonction aux étages élevés et à une fonction de service pour les premiers niveaux ?

En quoi le jalon constitué par ce *socle* du bâtiment :

- peut-il valoriser sa situation sur certains parcours, directs ou « labyrinthiques »,
- et inversement que peut-il apporter au *cabotage urbain* et à la mise en valeur de ce quartier de la ville ?

Etant rappelé qu'à Paris, la marche représente quotidiennement près de 50% des déplacements, et concerne environ 4 millions de piétons, la marchabilité occupe-t-elle une place dans les études de marché immobilières ?

Constat

Interview à ce sujet de la société de conseils en études de marchés : **Adéquation**²⁵, basée à Lyon.

Il apparaît que la marchabilité d'un site n'est pas un critère officiel dans une étude de marché.

Celles-ci reposent sur une dizaine de critères, non pondérés, noté de 0 à 2 donnant au site une « valeur » moyenne.

Cette absence de hiérarchie s'explique par la diversité des profils et la complémentarité de leurs demandes.

Ces critères se regroupent dans les catégories suivantes :

- Qualité du paysage / qualité visuelle
- Qualité du bâti environnant
- Proximité des équipements (école, sport, loisir, culture, administratif, espace vert...)
- Accessibilité à une gare (transport structurant) des commerces et un pôle d'emplois (seuil : 15 min à pied). Cette distance/temps peut être allongée grâce au développement de modes alternatif type trottinettes, menant à un élargissement de la zone d'influence d'un pôle structurant ;
- Commerce et services : offre, demande et potentiel de développement (services, commerces, lieux associatifs, etc..) ;
- Analyse de la demande (profil type de clientèle) ;

Six premiers critères qui pourraient être orientés et développés en fonction de la marchabilité, contrairement aux trois derniers :

- Notoriété / réputation du site par rapport aux autres quartiers ;
- Présence de nuisances ;
- Analyse de la concurrence.

²³ Dominique Rouillard, « La marche, le marketing du corps », CLARA, vol. 1, n°1, 2013

²⁴ cf ci-dessous ex de Québec, **Annexe 2**

²⁵ **Adequation** a été missionné par des acteurs publics (aménageurs, collectivités) pour étudier les facteurs d'un urbanisme-santé à l'échelle d'un projet d'aménagement et le critère de la marche est alors pris en compte. Dans ces secteurs-là uniquement, les acteurs privés demandent quelques éléments de compréhension dans les études de marchés concernées.

²⁴ **Pauline Detavernier** « *Le marcheur de la gare* » Thèse de doctorat Janvier 2022

Pistes de réflexions :

- La commande de ce type d'études pourrait-elle comporter un volet « *hodologique* » défini comme l'étude des cheminements des parcours concernés ?
Ce concept du grec *hodos* le chemin, développée notamment par Jean-François Augoyard, Otto Bollnow, et Gilles Deleuze conduit à dépasser le simple trajet reliant deux points et à lui conférer une « *épaisseur* » qui prend en compte la réalité de l'espace traversé entre ces deux points, en intégrant ses conditions réelles : topologiques, physiques, sociales et psychologiques.
- Au-delà de la simple étude de flux, éventuellement qualifiée par certains critères quantitatifs (âge, catégories socio professionnelles, etc..), l'opérateur doit-il commander des aspects qualitatifs donnant la parole « *au ballet des passants* » ? (*observation « participante périphérique et couverte »* des passants, protocole d'entretiens, récits de parcours, rythme, accessoires, postures, marcheur augmenté, marcheur encombré, marcheur accompagné...)
Autrement dit intégrer dans l'étude que : le cheminement n'est pas que le parcours, qui n'est pas que le flux. Il est aussi contexte, ambiance, temporalité, ressenti ²⁴.
À pieds fatigués tout chemin est trop long...

3.3 Détenteurs et socle des projets immobiliers :

En ce qui concerne plus spécifiquement l'interface espace public / bâti qui nous intéresse ici, au-delà d'une simple étude de l'offre concurrente existante ou identifiée comme à venir à un instant « *t* », le prix et la destination du « *socle* » du bâtiment sont le plus souvent, chez les opérateurs privés évalués, pour des activités non résidentielles, à partir de la capitalisation des cash-flow prévisibles.

Le sort du rez-de-ville relève donc le plus souvent d'une crainte de la vacance de locataires et d'une aversion financière au risque. Pour conjurer ce risque on étudie les flux, principalement automobiles et de moyens de transports publics majeurs (gare, métro, tramway) pour les programmes tertiaires, commerciaux, hôteliers...

En zone dense, l'accès piéton peut être un « *plus* » mais sans accès complémentaires, les programmations commerciales étaient, jusqu'à un passé récent, généralement écartées.

Dans les zones d'activités périphériques, l'amélioration de la marchabilité est rarement, en France, un critère justifiant une augmentation du loyer (en opposition à l'accès à des services de restauration par exemple). Ce critère d'une bonne marchabilité est déjà un facteur d'augmentation du loyer en Suisse ou au Canada.

Quid de **l'aspect gestion / exploitation** ? La question du financement par des organismes semi-publics (ex : Seamaest à Paris) et/ou par des Foncières solidaires (*Foncière Bellevilles* ou *Base commune*), dans le cadre de *financements à impact*, acceptant des équations économiques plus douces, voire un peu plus risquées, est probablement une des questions-clés qui pourrait permettre d'assurer diversité et rythme vertueux de ces successions de RdC : entre les commerces, fablab, coworking, mouvement associatifs, activités artistiques, éducatives, sportives, etc...

Conclusion :

A partir d'une pratique-la marche en ville-revisitée à l'aune d'une santé prédictive et d'un regard participatif, les réflexions et interrogations de la présente note interrogent tout naturellement une certaine échelle de valeur, notamment économique, de la rue et de la composition urbaine des bâtiments, particulièrement à partir du trottoir (par ailleurs peu et mal défini juridiquement) entendu comme un actif urbain valorisable, lui-même spectateur et acteur du rez-de-ville, de ses espaces publics et de l'ensemble des socles de bâtiments privés ou publics.

Le *New York Center for Active Design* découpe ainsi le parcours piétons en quatre critères : « le sol », « la façade », « le coté rue » et « la canopée » (*Active Design: Shaping the Sidewalk Experience* (nyc.gov))

Augmenter l'immeuble et en faire une plateforme de services, changer d'échelle, faire de la marche le moyen de locomotion privilégié, promouvoir un nouveau pacte public/privé s'articulent ainsi avec les notes RBRT :

- de décembre 2021 : « *l'immobilier, partie prenante de la mobilité retrouvée* »
- et de février 2022. « *Design économique : Agir sur la fabrique économique des projets immobiliers et urbains pour les rendre plus vertueux* ».

Quatre questions pour aller plus loin :

1/ Comment promouvoir l'unité urbanistique de la ville européenne intra-muros, c'est-à-dire « intra-boulevards », modèle historique de la résilience à développer demain ? Elle :

- illustre parfaitement la définition prospective de Jacques Lévy : utiliser l'allure du pas comme « *mode de mesure et de traitement de la distance* » (Jacques Lévy, « Ville pédestre, ville rapide », Urbanisme, 2008)

- se prête naturellement aux nouvelles circulations douces, par son échelle et son adaptabilité (liées à sa conception d'avant l'automobile, le tramway, les gares, le métro)
- éclaire « en creux », l'évolution du type de ville de l'automobile nord-américaine, que l'urbaniste et designer urbain **Jeff Speck** nous apprend à rendre *marchable*. (*"How to make our Cities more walkable"*/Jeff Speck You tube)

2/ Comment favoriser un alignement des atouts publics/privés au profit de la marchabilité ?

- avec un secteur public porteur du temps long, de l'intérêt général, (mais qui porte les enjeux de l'urbain au niveau national ?...)
- et des acteurs privés apportant créativité, connaissance des marchés, agilité, capacité d'investissements...

Par exemple en co-travaillant ce que les urbanistes nord-américains appellent le « *frontage* » :

- public, c'est-à-dire entre le caniveau et la limite du trottoir coté bâtiment (comprenant trottoir, arbres, mobilier urbain, lampadaires...)
- La ligne de frontage ou « *comment le bâtiment se pose sur le sol ?* », pour reprendre les mots d'Emmanuelle Colboc, est l'alignement qui sépare le frontage public du frontage privé.
- privé, c'est la façade de bâtiment privé tournée vers la rue jusqu'au 2^e étage éventuellement agrémentée de clôtures, perrons, marquises...

C'est un indicateur, parmi beaucoup d'autres des politiques urbaines à l'œuvre, entre réactivation ou stérilisation du rapport entre la marche et le *rez-de-ville*²⁶

3/ Comment généraliser des « démarches piéton » ?

- inspirée de la « *démarche satisfaction client* » des années 2000 (mettre le client au cœur de l'organisation, en reconstituant son parcours, afin de lui proposer *des briques de services* répondant à ses besoins dans un parcours fluide et sans accroc)
- et de l'*UX designer* (design digital de l'expérience utilisateur) aujourd'hui : expérience du parcours virtuel de l'utilisateur au sein d'une application permettant de *prendre conscience du vécu de leur parcours* sur leur smartphone. Et notamment d'identifier des « *painpoints* » (zones de douleur) : la page d'accueil confuse, le bouton crucial pour le bon déroulé d'une visite peu visible, etc.
- Car un parcours sur application mobile utilise les mêmes leviers que pour un parcours physique : lisibilité, fluidité, signalétique, marqueurs visuels, droit au retour en arrière... et nous apprend à son sujet.

4/ Comment pacifier le nouveau conflit du rythme du marcheur avec l'accélération des mobilités actives, généralement électriques ?

La vitesse d'un vélo, voire d'une trottinette, s'apparente davantage à celle d'un cheval au galop (25km/h) qu'à celle du piéton, et la traçabilité d'accidents de plus en plus nombreux et conséquents reste à établir...

Une piste de réflexion pourrait être autour de la désaturation des espaces/temps urbains, véritable enjeu des années à venir (par ex : en 1970, à Strasbourg, 66% des enfants de 5 à 10 ans se rendaient à l'école à pied, 40% aujourd'hui) à partir de la chronotopie des espaces publics urbains (infra 1.5) et de la malléabilité de ses espaces et de ses rythmes

« La marche, c'est comme les fruits et légumes,
il en faut pour chacun une dose journalière : une demi-heure par jour... ».

Dominique Rouillard

« *La marche, le marketing du corps* » op.cité

²⁶ **Nicolas Soulier**, « *Reconquérir les rues : exemples à travers le monde et pistes d'actions* », Paris, Les éditions Eugen Ulmer, 2012

Annexes :

Annexe 1

Sonia Lavadinho BFluid Typologie des façades : « *Les indices d'activation de 7 types de façades* »

réf :/Users/33615/Desktop/la%20marche%20%20061221/Indices_Activation_Facades.pdf

- Des détails absents
- Une dégradation apparente (murs lézardés, tags) Exemples : bâtiments affectés à des fonctions logistiques, façades arrières aveugles, murs, haies uniformes et non texturé

Annexe 2

Thomas, Rachel (2007). *La marche en ville. Une histoire de sens* in L'espace Géographique, n°1, 1er trimestre, pp.15-26

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00388489/document>

Annexe 3

Jérémy Gaubert, *Philosophie du marcheur ; essai sur la marchabilité en ville* Ed. Terres urbaines 2021

Marcher constitue une expérience sensible de la ville. Chaque trajet est une découverte des autres et de soi-même.

Une telle expérience s'avère à la fois unique et singulière. Par la marche, nous comprenons mieux qui nous sommes en tant qu'êtres sensibles, vigoureux ou souffrants, disponibles ou non pour apprécier un lieu ou le fuir...

Jérémy Gaubert dessine les contours d'une déambulation piétonne, véritable fabrique d'urbanité, en s'attardant sur quelques figures telles que le flâneur des passages, le badaud des grands boulevards, le surréaliste s'abandonnant au « hasard objectif » ou encore le situationniste dérivant de bar en bar dans la nuit aux mille et une ambiances...

La marchabilité est à l'urbanité ce que le vocabulaire est à la langue.

Jérémy Gaubert *intervention au RBR-T du 18.11.2021*

Annexe 4

Le Baromètre des Villes Marchables, issu d'un questionnaire en ligne mené entre décembre 2019 et mars 2021, a été créé par le collectif « Place aux Piétons ». Il demandait à des piétons leur ressenti sur leur déplacement à pied dans leur commune.

(Réf : [diaporama VILLES MARCHABLES 2021.pdf](#))

Annexe 5

« Un **piéton** est une personne qui se déplace à pied.

Dans le cadre du code de la route, sont assimilés aux piétons :

- Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou un véhicule de petite dimension sans moteur, Les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur,
- Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-même ou circulant à l'allure du pas.
- Les personnes utilisant une trottinette sans moteur, des rollers, des patins, ou une planche à roulettes à condition qu'ils adoptent la vitesse normale d'un piéton.
- Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. »

Art R412-34 du code de la route.